

har ikke anset det for tilstrækkeligt motiveret, og det ville kunne vække adskillig modvilje at lade den foreslåede garantiordning også komme yngre tjenestemænd, der stadig er i besiddelse af deres fulde arbejdskraft, til gode. Efter de gældende lønningsreglementer har tjenestemænd, der er ansat efter den i 1943 stedfundne generelle ændring i lønningvilkårene, kun ret til pension, når de afskediges på grund af alder eller sygdom, og sådanne tjenestemænd har altså, hvis de afskediges på grund af banens likvidation, ikke krav på pension.

Man har endvidere betragtet det som naturligt, at garantien ikke skal kunne påberåbes, hvis der kan anvises den pågældende tjenestemand anden passende beskæftigelse. Man har derfor i stk. 2 foreslået, at ingen skal kunne nyde godt af statens og kommunernes garanti, hvis han vægrer sig ved at modtage en nogenlunde tilsvarende ansættelse ved en anden privatbane, ved statsbanerne eller ved en institution under en af de i garantiaftalen deltagende kommuner, såfremt en sådan stilling tilbydes ham. Det samme skulle gælde, hvis en tidligere på grund af sygdom pensioneret tjenestemand fra en senere likvideret privatbane på ny bliver så rask, at det i henhold til vedkommende banes lønningsreglement ville have påhvilet ham at genoptage sin aktive tjeneste, såfremt banen stadig havde været i drift. Det er dog fundet rimeligt, at tjenestemandens (pensionistens) forpligtelse i så henseende begrænses til 5 år efter likvidationen.

Forpligtelsen til at modtage anden ansættelse synes endvidere kun at burde kunne gøres gældende, hvis den pågældende tjenestemand (pensionist) ved ansættelsestilbudets fremsættelse endnu ikke er fyldt 60 år, jfr. paragraffens 3. stk.

Til § 4.

De i lov nr. 187 af 12. april 1949 givne regler om dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud er forudsat at skulle komme til anvendelse, for så vidt angår den del af en i drift værende privatbanes underskud, som ikke måtte blive dækket i henhold til reglerne i §§ 1—3 i nærværende forslag.

Man har i stk. 2 for at undgå fortolkningstvivel herom foreslået udtrykkeligt fastsat, at de i §§ 4—6 i lov nr. 187 af 12. april 1949 indeholdte bestemmelser, hvorefter det under visse nærmere angivne betingelser kan pålægges en kommune at deltage i dækning af en privatbanes underskud, også skal komme til anvendelse på den del af underskuddet, der svarer til den kommunale andel af reguleringstillægget m. v. til banens pensionister. Det vil måske i enkelte tilfælde være vanskeligt at opnå

tilslutning fra samtlige i en banes drift interesserede kommuner til garantiordningen, men hvis en sådan ordning gennemføres på grundlag af tilsagn fra de øvrige kommuner, ville det være urimeligt, at kommuner, som ikke deltager, skal have en fordel herved, hvad der ville være tilfældet, hvis tvingebestemmelserne kun skulle angå den øvrige del af underskuddet. De nævnte tvingebestemmelser kan dog efter deres indhold kun komme til anvendelse, så længe banen er i drift, og man har ikke ment at burde foreslå bestemmelserne ændret. For tiden efter en banes likvidation vil det derfor alene kunne blive de i garantien deltagende kommuner, der kommer til at udrede den kommunale del af garantibeløbet.

Til § 5.

I lov nr. 35 af 2. marts 1955 er der givet privatbanerne mulighed for af statskassen at opnå midlertidige driftslån, der i realiteten kan betragtes som forskud på statens senere bidrag til underskuds-dækningen for det pågældende driftsår, og den maksimale størrelse af et sådant driftslån beror bl. a. på den procentandel, hvormed staten ved den seneste fordeling af de i henhold til lov nr. 187 af 12. april 1949 om dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud til rådighed stillede midler har deltaget i vedkommende banes underskud. Såfremt der nu mellem staten og de i en privatbane interesserede kommuner træffes aftale i henhold til lovforslagets foranstående paragraffer om dækning af reguleringstillæg m. v. til banens pensionister, synes det rimeligt at tage dette i betragtning ved beregningen af driftslånets størrelse. Det foreslås derfor, at driftslånet for sådanne baners vedkommende kan udgøre $\frac{3}{4}$ af 85 pct. af de for det pågældende driftsår til de omhandlede reguleringstillæg m. v. anslåede udgiftsbeløb, dog kun i det omfang, hvori dette beløb ligger inden for det anslåede underskud med tillæg af et på grundlag af den resterende del af det anslåede underskud efter driftslånelovens regler beregnet beløb, alt under forudsætning af, at der fra kommunernes side sker en tilsvarende rentefri indbetaling til banen, således at denne kommer til at disponere over et samlet driftslån svarende til $\frac{3}{4}$ af det budgetterede underskud.

Til § 6.

Paragraffen indeholder de detaljerede bestemmelser vedrørende den foreslåede moderniseringsstøtte, hvorom der foran er gjort rede.

Til § 7.

Erfaringerne fra tidligere moderniseringer af privatbanerne har vist, at det er praktisk at lade